6-B-9
EKP- 0546

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N°

INDICE

ARCHIVO	N° INT.	DOCUMENTO
6.B.7	518 (2)	Proyecto Diccionario Militar Conjunto
6.B.8	544	Modificación al ARA"DESEADO" para Buque Hospital!
6.B.9	546	Estudio EM Disposición JEMGA 04/80"S"
6.B.9	547	Proyecto de resolución del COMIL s/do trina conjunta.
6.B.10	548	Documentación elevada por el AL(RE) ANAYA.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N°

COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL

SECRETO

Copia Nº 04

Nº INT: 546
ARCHIVO: 6-B-9

COAC
Expte. Interno Nº. 546
Archivo Nº. 6-B-9

ESTUDIO DE ESTADO MAYOR

SUBCOMISION Nº 2

DISPOSICION JEMGA Nº 04/80 "S"

1981

[illegible]

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº

COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL

SECRETO

Copia Nº 04

Nº INT: 546
ARCHIVO: 6-B-9

COAC
Expte. Interno Nº: 546
Archivo Nº: 6-B-9

ESTUDIO DE ESTADO MAYOR

SUBCOMISION Nº 2

DISPOSICION JEMGA Nº 04/80 "S"

1981

FOLIO

FOJA Nº 1

SECRETO

COPIA Nº 04
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE
LA ARMADA.
JEFE DE OPERACIONES DEL ESTADO
MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.
BUENOS AIRES, 29 de junio de 1981

ESTUDIO: Subcomisión Nº 2 Disposición
JEMGA Nº 4/80"S"

Argumento: Modificaciones a la Resolución Nº 1/69"S" C.M.

Referencias:

a. Acta y Resolución Nº 1/69"S" C.M.

b. Memorando JEAN,PQT Nº 120/80"S".

c. Disposición JEMGA Nº 4/80"S".

d. Disposición JEMGA Nº 6/80"S".

e. Ley Nº 24250.

f. Ley Nº 21959.

g. Decreto Nº 1678/73.

h. Publicación PC-00-01 "Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las FF.AA.".

i. Publicación R.O-1-101 "DOCFUARA".

j. Publicación R.O-2-027 "PROFUARA 2".

k. Publicación R.O-2-009 "PROFUARA 4".

l. Publicación R.O-1-004 "Doctrina de la ARMADA para su Intervención en la Acción Conjunta".

m. Publicación R.G-1-204 "Diccionario de Terminología Militar de la ARMADA".

n. Publicación R.G-1-205 "Políticas de la ARMADA".

o. Estudio de E.M. AD-1 "Defensa Aérea de Puntos de Apoyo Navales" (PLANA 81, Anexo "G", Art. 2).

1. PROBLEMA

Proponer las modificaciones a introducir a la Resolución del Comité Militar Nº 1/69"S" que dejen claramente establecidas las responsabilidades primarias y colaterales y los procedimientos de vinculación de cada Fuerza en función de la Doctrina Fundamental de la ARMADA.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N°
ARCHIVO GRAL. ARMADA FOJA N°

2. ANALISIS DEL PROBLEMA

2.1. Historia.

2.1.1. El 21 de noviembre de 1980 la JEAN produjo el memorando JEAN,PQT N° 120/80"S" mediante el cual se informó al Sr. JEMGA sobre los puntos de fricción doctrinaria con la F.A.A. y su accionar para asumir responsabilidades que competen a la ARMADA, en especial el incremento notable a partir de noviembre de 1979 de actividades en el ATLANTICO SUR. En él: se señalaban las principales áreas de conflicto y la situación actualizada en cada una de ellas; se reseñaban las acciones conocidas en el último año; se proponía un modo de acción, y en su acción recomendada incluía la creación de un Grupo de Trabajo (con representantes de diversas áreas) para el estudio de las medidas a emprender.

2.1.2. El 2 de diciembre de 1980 el tema fue tratado en la reunión del EMGA, en la que el Sr. JEMGA dispuso, entre otras medidas, la integración del grupo de trabajo y fijó como fecha de finalización del estudio el 31 de marzo, previa exposición en el EMGA entre el 21 y 28 de febrero.

2.1.3. El 4 de diciembre de 1980 se promulgó la Disposición JEMGA N° 4/80"S", mediante la cual se creó una Comisión de Estudio integrada por Señores Almirantes y un órgano de trabajo con SS.OO.SS. y JJ. divididos en 3 Subcomisiones con las siguientes tareas:

Subcomisión 1: Proponer una nueva Ley de Ministerios y nuevo Decreto de Competencias de las FF.AA.

Subcomisión 2: Proponer las modificaciones necesarias a la Resolución del C.M. N° 1/69"S".

Subcomisión 3: Acciones a emprender en el más breve plazo para el logro de los objetivos de la ARMADA.

Incluía también un cronograma de trabajo.

2.1.4. El 26 de diciembre de 1980, por memorando JEAN,PQT N° 143/80"S", se informó al Sr. JEMGA de los resultados de la reunión efectuada el 24 de diciembre para analizar el Informe Final de la Subcomisión N° 1 y se propuso: una acción inmediata y la recomposición de las Subcomisiones a raiz de los traslados generales.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N°
EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA N° 34
JEF. OPERACIONES

2.1.5. El mismo día y a raíz de lo informado, el Sr. JEMGA promulgó su Disposición N° 6/80"S" aprobando la acción recomendada y recomponiendo la Comisión de Estudios.

2.1.6. El 17 de marzo se efectuó una reunión plenaria de las 3 Subcomisiones y el nuevo Coordinador, Sr. Contraalmirante D. LEOPOLDO A. SUAREZ DEL CERRO impartió su directiva inicial e impuso un nuevo cronograma, con fechas de finalización: 30 de mayo para la Subcomisión N° 3 y 30 de junio para las N° 1 y 2.

2.1.7. La Subcomisión N° 2 quedó constituída por:

Contraalmirante D. Edgardo A. OTERO
Capitán de Navío D. Guillermo N. COSTA
Capitán de Navío D. Ignacio H. ALBERICO
Capitán de Fragata D. Jorge O. TROITIÑO
Capitán de Fragata IM D. Jorge E. C. SAENZ
Capitán de Corbeta AU D. Julio R. COMADIRA

2.1.8. El mismo 17 de marzo esta Subcomisión N° 2 inició su trabajo con una reunión plenaria.

2.2. Vínculos y límites.

2.2.1. Ley de Ministerios 22450.

2.2.2. Competencias de los Comandos en Jefe de las Fuerzas Armadas. Decreto 1678/73.

2.2.3. Resultado de los estudios de las otras dos comisiones ordenadas por Disposición JEMGA N° 4"S"/80 sobre:

"Proposición de un nuevo texto de la Ley de Ministerios y del Decreto que establece las competencias de los Comandos en Jefe de las FFAA" y "Acciones a emprender en el más breve plazo por la ARMADA para el logro de sus objetivos políticos". Estos estudios se realizan simultáneamente con el presente.

2.2.4. Resolución del Comité Militar N° 1/69"S".

2.2.5. Estudio AD1 "Defensa Aérea de Puntos de Apoyo Navales", que se realiza simultáneamente con el presente.

2.2.6. El estudio establecerá claramente las competencias que se consideren correctas y deseables para la ARMADA, independientemente de la posibilidad de lograr imponerlas totalmente en el seno de las otras FFAA.

2.2.7. En la determinación de dichas competencias se tendrá en cuenta la documentación y publicaciones citadas en Referencias, pero dado su relativa vigencia y/o desactualización y/o conceptos erróneos, se introducirán las modificaciones que se considere convenientes, sin ceñirse a ninguna de ellas, inclusive las de la ARMADA.

2.3. Suposiciones.

No se formulan.

2.4. Preguntas implícitas.

2.4.1. Es suficientemente clara y completa y tiene fuerza legítima a nivel nacional la MISION de cada Fuerza Armada?

Deben incluirse en algún documento?

2.4.2. Tienen validez jurídico-legal los documentos existentes?

2.4.3. Qué instrumentos legales deben determinar las competencias de las FF.AA. y los procedimientos de vinculación entre ellas?

2.4.4. Son ajustados (o satisfactorios) los conceptos de competencias y responsabilidades utilizados en la Res. C.M. N° 1/69, en las leyes y decretos en vigor, y en las publicaciones de la ARA y conjuntas?. En caso negativo, cuáles serían los conceptos correctos?.

2.4.5. Qué publicaciones y documentos deberán modificarse y/o formularse de acuerdo a los nuevos conceptos y delimitación de competencias?.

2.4.6. Cuáles son y en qué consisten las discrepancias en materia de competencias y responsabilidades con la FUERZA AEREA y el EJERCITO?

2.4.7. Cuáles deben ser las competencias y responsabilidades de la ARMADA dentro del espectro en el que existen controversias?

3. SITUACION

3.1. Factores que influyen en la solución

En tal concepto consideraremos los siguientes:

- Los instrumentos legales: Resolución N° 1/69 C.M., y nueva

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N°
EST. MAY. GRAL. ARMADA FOJA N° JEF. OPERACIONES

Ley de Competencias de los Ministerios (N° 22450), decreto de creación de los Comandos en Jefe de las FF.AA. en el seno del Ministerio de Defensa (N° 1678/73) y el Plan de Acción de Gobierno 1979/1981.

- La experiencia en el desarrollo de la doctrina conjunta y disposiciones sobre competencias de las FF.AA.
- La publicación PC-00-01 "Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las FF.AA.".
- Las publicaciones doctrinarias de la ARMADA.

3.1.1. Resolución N° 1/69 C.M.

Esta resolución fue promulgada por el Presidente del Comité Militar el 31 de enero de 1969.

3.1.1.1. Sus antecedentes:

Si bien los antecedentes más lejanos se remontan a 1951/54, en oportunidad de concretarse el "Plan Militar Hipótesis MAR" puede considerarse como antecedente más cercano lo actuado en 1968 en el Estado Mayor Conjunto, que produjo en ese entonces el anteproyecto de "Reglamento de Conducción Estratégica Militar", el "Plan Militar", el "Plan de Capacidades 1969" y en especial confeccionó el "Estudio de E.M. para aprobación de las bases doctrinarias para el ejercicio ALBORADA" en el que se relevaron los "puntos de fricción" y se propusieron soluciones a los mismos, promulgándose esas bases en forma provisional, para el área operaciones.
También obra como antecedente trascendente el conflicto generado a raíz de la renovación de aviones de transporte de la ARMADA (Aviones DART-HERALD, entre 1967 y 1968) que fue muy espinoso y de desarrollo muy trabado, pués se pusieron de manifiesto posiciones muy encontradas y enconadas.
En la reunión de la J.C.J. del 16/01/69 se obtuvo coincidencia, por lo menos formal, en 8 de los 9 puntos de disidencia, restando para la reunión del C.M. el tratamiento de lo concerniente al dimensionamiento de los medios de transporte aéreo de las FF.AA.
El documento aprobado por el C.M. se alejó de

EST. MAY. GRAL. ARMADA – JEF. OPERACIONES
FOJA Nº 6

los principios de solución arribados a través del EMCO, que en general respetaban adecuadamente los puntos de vista de la ARMADA..

En oportunidad de la reunión del C.M. el COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA requirió que figure en el acta, en relación al apartado 2.2.1.2. de la Res. Nº 1/69 C.M., el siguiente punto de vista de la ARMADA:

> "El apoyo indirecto a las operaciones navales "
> "no debe ser responsabilidad principal de la "
> "FUERZA AEREA, por cuanto al asignarle respon."
> "sabilidades principales en el orden del domi "
> "nio de áreas marítimas de interés y protec "
> "ción a los intereses marítimos, coparticipa "
> "en la Misión específica de la ARMADA".

3.1.1.2. Aspectos de su contenido que vulneran los principios doctrinarios de la ARMADA.

Fúeron señalados con precisión en el Informativo E.PE.D.3 Nº 222"S"/68, el que no ha perdido vigencia, por lo que se lo incluye como Anexo "ALFA".

Cabe consignar que en los 12 años que han transcurrido desde la promulgación, la F.A.A. ha desarrollado y difundido una extensa bibliografía doctrinaria en el área de lo que denomina "Operaciones Aeromarítimas".

3.1.1.3. Otros aspectos del documento que motivan la necesidad de su revisión.

Además de lo indicado en 3.1.1.2. deben señalarse las siguientes:

- Aspectos formales:
  - Es un documento complementario de una Ley derogada (Ley 17271), lo que permite sostener que por ello carece de vigencia (aunque, por no haber sido derogada expresamente ni haberse dictado otro instrumento que regule la misma materia, también puede sostenerse la posición contraria sobre su ultractividad, manteniendo su vigencia en todos aquellos aspectos que no resulten contradictorios con la letra o el espíritu del régimen actualmente aplicable).

SECRETO

- Ha sido superada por las prescripciones del Decreto Nº 1678/73, en particular las competencias que por los incisos Nº 18 se atribuyen a los tres Comandos en Jefe.

- Es incompleta en su parte dispositiva, pues si bien en sus considerandos se manifiesta la necesidad de determinar "misiones, responsabilidades y jurisdicciones de las FF. AA. en forma integral y definitiva" (cuarto "considerando") y establece que "resulta correcto el arbitrio de asignar responsabilidades específicas, primarias y colaterales de cada una de las Fuerzas" (sexto "considerando"), sólo asigna responsabilidades primarias y colaterales para algunas de las operaciones militares (y no todas).

- Incluye disposiciones transitorias para el lapso 1970 - 1974 (Art. 2.6.6.) que de hecho han sido superadas en la práctica, cuya aplicación estaba sometida a la necesidad de "obtener experiencia con respecto a la organización sistemátización y rendimiento de los transportes aéreos militares en la F.A.", para lo cual ya han transcurrido 12 años.

- Dispone la producción por parte de la J.C.J. del proyecto de solución correspondiente a las responsabilidades primarias de las Fuerzas con respecto a la investigación, desarrollo y empleo de los ingenios balísticos de carácter estratégico operacional y estratégico militar, de lo que no se han localizado antecedentes que se haya completado, existiendo solo un estudio promovido por el ESTADO MAYOR CONJUNTO.

- Aspectos de fondo:

  - Pese a los 12 años de aplicación siguen produciéndose los problemas mencionados en los considerandos 2do. y 3ro. que en definitiva afectan la defensa nacional y la imprescindible cohesión de las FF.AA., de especial relevancia durante el P.R.N. En general es poco claro, lo que se refleja en particular en la definición de las "responsabilidades"

y dentro de ellas, la de "específica".

- Emplea terminología no acordada (P.Ej. "Operaciones Aeromarítimas") que responde a la doctrina de sólo una de las FF.AA., y que no se ajusta asimismo a su correcto significado en idioma español. Son de señalar los siguientes términos del Diccionario de la Real Academia Española:

  "Responsabilidad: Deuda, obligación de re"
  "parar y satisfacer, por sí o por otro, a "
  "consecuencia de delito, de una culpa o de"
  "otra causa legal // Cargo u obligación mo"
  "ral que resulta para uno del posible yerro"
  "en cosa o asunto determinado";

  "Responsable: Obligado a responder de algu "
  "na cosa o por alguna persona".

  "Competencia: Incumbencia // Aptitud, ido "
  "neidad // Der. Atribución legítima a un "
  "juez u otra autoridad para el conocimiento"
  "o resolución de un asunto".

- Emplea una tipificación de los medios aéreos tampoco acordada (Art. 2.6.6., "aeronaves de plano fijo", tipo liviano) que no tiene significación específica ni universal.

- Hace a la F.A.A. copartícipe de la misión de la ARMADA al asignarle responsabilidad primaria en tareas que son específicas de nuestra fuerza por estar "implícitas" en el decreto de creación de los Comandos Generales de las FF.AA. (Decreto 1678/73).

- Condiciona el desarrollo de medios al P.M.C. Este último, por su naturaleza es cambiante en función de la "Apreciación y Resolución de Estrategia Militar" (de carácter contínuo), mientras que los planes de desarrollo de medios tienen un mayor grado de permanencia en el tiempo, en lugar de subordinarlo a la competencia específica de cada fuerza, en función de la naturaleza de su objetivo. Ello es así porque el documento es producto de un compromiso político, evidentemente

orientado a resolver el problema de dimensionamiento de las Fuerzas, (en particular de sus aeronaves y urticante en 1968), prescindiendo de consideraciones estratégicas y doctrinarias (en especial la existencia de la estrategia naval y la naturaleza del medio operacional de cada fuerza). Se nota claramente esta orientación al comparar el espacio destinado al tema "Transporte Aéreo Militar" y el empleado para las "Operaciones Aeroterrestres" u "Operaciones Aeromarítimas".

- Por Acta Nº 99 de la J.M. del 21/6/79, se dispuso aprobar la realización a nivel conjunto de los estudios necesarios y la formulación de las correspondientes conclusiones sobre los alcances y la definición taxativa de responsabilidades en lo que atañe a los párrafos 2.1, 2.6., 2.6.3., 2.6.4., 2.6.5., y 2.6.6 de la Resolución 1/69 C.M. y la clasificación de los transportes, de acuerdo a la realidad nacional, asignando la responsabilidad de ejecución a la Junta de Jefes de EE.MM.GG. de las FF.AA., que ya no existe. Dichos estudios no se han concretado.

- No responde a las pautas históricas consagradas en el Decreto 92470/41, nunca expresamente derogado, que asignó a la entonces "Marina de Guerra" el contralor de los aeródromos, hidropuertos y pistas de emergencia del Estado ubicados en la franja litoral marítima de 50 kilómetros de la costa, ni a las que presidieron la creación de la propia Secretaría de Aeronáutica efectuada por el Decreto 288/45 en el que, expresamente, se dejaron a salvo las competencias específicas de la Aviación Naval.

Es necesario destacar que la PIG 1502 impone el impugnar el apoyo indirecto a las operaciones navales como responsabilidad primaria de la F.A.A., que la hace copartícipe de la misión de la ARMADA.

3.1.2. Nueva Ley de Competencias de Ministerios Nº 22450.

El estudio integral de esta Ley lo efectúa la Subcomi

sión Nº 1, pero para la realización de este estudio, debe señalarse que:

3.1.2.1. En su contenido, en cuanto a competencias del Ministerio de Defensa, no es más explícita que la anterior en el área de misiones, jurisdicciones y responsabilidades de las FF.AA.

3.1.2.2. Por su Artículo 36º.

- Deroga el Art. 1º del Decreto Nº 1678/73 (el específico de creación de los Comandos Generales) y atribuye las competencias del Art. 2º del Decreto a los actuales Comandos en Jefe, por lo que en forma indirecta confiere carácter de Ley a ese Decreto.
- Mantiene vigentes, para el de la F.A.A., las facultades conferidas por los incisos 1º y 2º del Art. 1º de la Ley Nº 21959 (que modifican la anterior ley de ministerios confiriendo ahora a la F.A.A. todo lo concerniente a "entender" en aeronáutica civil y comercial).

Cabe destacar que, dentro del esquema de gobierno del PRN la JUNTA MILITAR ha reservado para sí el ejercicio de las facultades previstas en los artículos 67, inc. 23 y 86, inc. 15 de la CONSTITUCION NACIONAL, por lo que el PEN, a través de la inclusión del Art. 36º de esta Ley, incursionó legislativamente en un ámbito (competencias de las FF.AA) que no le corresponde.

3.1.3. Decreto Nº 1678/73.

3.1.3.1. En este caso, también el estudio integral del documento lo efectúa la Subcomisión Nº 1, pero a los fines de este estudio es conveniente señalar que este decreto, cuyo contenido actualmente tiene fuerza legislativa, ostenta, en el terreno de la determinación de las tareas específicas de cada FFAA, que según la Resolución Nº 1/69 C.M. se hallan "taxativamente implícitas en la ley con sujección al propio articulado que las genera", el grado de amplitud necesario para generar fundadas interpretaciones encontradas. En este sentido, cabe señalar que, sin perjuicio de la interpretación histórico jurídica que de

dicho decreto puede realizarse a la luz del sentido y alcance de sus antecedentes mediatos e inmediatos, conforme a la cual las competencias de la ARMADA en cuestiones actual o potencialmente reclamadas por la F.A.A., son a juicio de la Subcomisión, válidamente defendibles, el apartado 18 de su artículo 2º), correspondiente al COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AEREA, recoge e incorpora (por primera vez en un decreto o ley) conceptos similares a los empleados en la Resolución Nº 1/69"S" C.M., en cuanto a operaciones aéreas de defensa, transporte y aerotácticas.

3.1.3.2. Tampoco incluye la misión de cada FF.AA.

3.1.3.3. Existe una diferencia trascendente entre el texto de esta norma publicado en el Boletín Oficial y el original del decreto (y su reproducción en B.N."P" Nº 144/73). En apartado 18 del Art. 2º correspondiente al COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AEREA el texto original del decreto dice "...... y las operaciones aéreas de defensa, transportes y *aerotácticas* que se realicen en forma conjunta.....", mientras que el texto del Boletín Oficial dice "aeronáutico".

3.1.4. Plan de Acción de Gobierno 1979 - 1981.

Este documento del PEN (elaborado por su Secretaría de Planeamiento) impone como tarea del COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA: "Incrementar su capacidad para operar en el ATLANTICO SUR".

3.1.5. Experiencia en el desarrollo de la doctrina conjunta:

Entre los antecedentes más relevantes, deben mencionarse los siguientes:

3.1.5.1. Entre 1951/54 al desarrollarse el "Plan Militar, Hipótesis MAR" se plantean diversas disidencias entre la ARMADA y F.A.A., en especial al requerir la F.A.A.:

- que la responsabilidad en la protección de las líneas de comunicaciones marítimas fuera conjunta de Marina y Aeronáutica.

SECRETO

- que la misión de la Aeronáutica incluyera en su zona de responsabilidad la exploración y ataque a objetivos en el mar.

3.1.5.2. En 1958, el gobierno provisional decidió fijar, mediante decreto-ley, la "constitución, misiones y responsabilidades de las FF.AA.", para disponer de ese instrumento previo a la asunción del gobierno constitucional. Se creó una comisión que efectuó 7 reuniones, sin llegarse a un acuerdo, por discrepancias entre ARA y FAA., pues esta última sostenía que la competencia de cada una se refiere al medio que le es propio y pretendía aplicar su concepto de "economía de medios", mientras que la ARMADA afirmaba que la competencia depende de la misión a cumplir. Este decreto-ley no se concretó.

3.1.5.3. Ya en 1959, con el nuevo gobierno constitucional, el asunto, aún sin solucionar, pasa a nivel de la J.C.J., sin llegar a acuerdo.
El tema, con graves tensiones entre las Fuerzas, se prolonga hasta 1961 sin encontrar solución, dado que las divergencias doctrinarias se acrecentaron con el correr del tiempo, a lo que se sumaron conflictos de hecho (adquisición de aviones ALBATROS, suspensión de trabajos en puntos de apoyo aeronavales, creación de la Brigada Aeromarítima, interferencia de aviones de la F.A.A. en operaciones combinadas de la ARA, creación de la B.A.M. RIO GALLEGOS, etc.).

3.1.5.4. No se han encontrado antecedentes explícitos que cubran el lapso 1961/68, excepto en lo concerniente a la controversia por el proyecto de renovación de los medios de la aviación de transporte de la ARMADA (aviones DART-HERALD), ocurrida entre 1967 y 1968 y a la regularización de la existencia de la AVIACION DEL EJERCITO (1961/64). Basados en esos problemas, se trataron temas de doctrina conjuntos y la FAA. accionó con firmeza para obtener la centralización del transporte aéreo militar.
Al opinar sobre el primero de los temas el JEMCO delineó los principios que, en materia de transporte aéreo, dieron lugar, a posteriori, a la Res. Nº 1/69 C.M.

3.1.5.5. En 1972 el EMCO promulgó un ambicioso "Plan de

Trabajo para la concesión de las responsabilidades Doctrinarias de las FF.AA." que abarcaba el período 1972/1974.
Ese año se preparó un proyecto de la Pub. PC-00-01 "Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las FF.AA.", que fue revisada en 1974 y actualizada y promulgada por la J.M. en 1979.

3.1.5.6. En 1980 se creó en EMCO una "Comisión de Compatibilización del Diccionario Militar Conjunto" con representantes de las 3 FF.AA. Tras un año de trabajo logró compatibilizar 587 términos no conflictivos y finalizó su tarea dejando 53 expresiones sin acuerdo. El JEMGA propuso, en diciembre de 1980, editar un diccionario con los términos compatibilizados y suspender la consideración del resto de la terminología hasta que una comisión de adecuado nivel estudie los problemas de doctrina. El temperamento del E.A. fue casi coincidente, no así el de la FAA. que no reconoció la existencia de problemas de doctrina y negó la emisión de un diccionario incompleto. En 1981 el EMCO requirió designar nuevos delegados y el tema, teóricamente en estudio, está paralizado.
El EMCO editó el diccionario, provisoriamente, para su exclusivo uso interno.

3.1.5.7. También en 1980 se estudió el "Manual de Planificación para la Acción Conjunta de las FF.AA." sobre el que sí se logró acuerdo y está promulgado.

3.1.6. Publicación PC-00-01 "Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las FF.AA." - Ej. 1979

Esta publicación, de reciente edición, no pasa de ser un manual que contiene definiciones básicas, útiles en sí mismas como ordenamiento necesario en el plano de la teoría conjunta, pero no incursiona en el terreno de la asignación de misiones y tareas a las FF.AA.

3.1.7. Publicaciones doctrinarias de la ARMADA:

3.1.7.1. Consideradas en su conjunto, las publicaciones: R.0-1-101 "PROFUARA", R.0-2-027 "PROFUARA 2"; R.0-2-009 "PROFUARA 4"; R.G-1-204 "Diccionario de Terminología Militar de la Armada" y R.0-1-

004 "Doctrina de la Armada para su intervención en la Acción Conjunta", presentan entre sí algunas discrepancias y se han encontrado errores. No se ha efectuado un relevamiento completo de esos problemas y además esa tarea es de una envergadura que supera el objeto de este estudio.

3.1.7.2. Las publicaciones "DOCFUARA" y "Doctrina de la Armada para su intervención en la Acción Conjunta" fueron editadas con posterioridad a la Resolución Nº 1/69"S" C.M. y responden al esquema de responsabilidades "específicas, primarias y colaterales" que ese documento impone, con el agregado de la misión de la ARMADA y sus competencias primarias no reconocida explícitamente por ningún documento conjunto.

3.2. Conclusiones relativas a su influencia.

3.2.1. Conclusión Nº 1: Es necesario modificar conceptos de la Resolución del CM Nº 1"S"/69 reemplazándolos totalmente por otros.
(Inc. 3.1.1.).

3.2.2. Conclusión Nº 2: Deben definirse, acordarse y promulgarse por ley las MISIONES de las FF.AA. para, a partir de ellas, definir las competencias también con fuerza de Ley, en el mismo documento o en otro, pero siempre en actos simultáneos y vinculados entre sí.
(Inc. 3.1.1.; 3.1.2.; 3.1.3. y 3.1.5.).
La regulación de las competencias de las Fuerzas Armadas debe realizarse en una ley especialmente destinada al efecto, de modo similar a como se lo hizo en el año 1967 con la ley 17271, ello, no sólo en virtud de la importancia institucional que asume en la actualidad el órgano castrense, sino, además, porque con ese temperamento el instrumento legal genera, en principio, mayores expectativas de estabilidad y certeza.

3.2.3. Conclusión Nº 3: Debe modificarse la actual clasificación y concepto de "Responsabilidades específicas, primarias y colaterales" de modo que permita una más fácil y clara delimitación de competencias de las FF.AA., y una más definida responsabilidad en el desarrollo de medios en base a dichas competencias y a la naturaleza del objetivo de las operaciones y tareas, impidiendo que se produzca el proceso inverso de asignación de competencias en base a los

medios disponibles.
(Inc. 3.1.1. y 3.1.5.).

3.2.4. Conclusión Nº 4: La Armada debe formular y sostener sus competencias tal como las considere correctas, sin limitarlas con el objeto de lograr su aceptación por las otras FF.AA.
(Inc. 3.1.1.3. y 3.1.5.)

3.2.5. Conclusión Nº 5: No puede esperarse que la Armada logre imponer totalmente sus puntos de vista en documentos que delimiten las competencias, por lo que deberá ejercerlas, además, mediante otros modos de acción no objeto de este estudio.
(Inc. 3.1.5.)

3.2.6. Conclusión Nº 6: Las discrepancias sustanciales son las que se presentan con la FAA, entre las que debe prestarse más atención a las siguientes:

3.2.6.1. Pretendida responsabilidad conjunta en las operaciones aéreas navales a través del "Apoyo Aéreo Indirecto a las Operaciones Navales".

3.2.6.2. Aspiración de imponer a nivel conjunto la doctrina propia de la F.A.A.-

3.2.6.3. Búsqueda de la hegemonía en el transporte aéreo, la defensa aérea y la búsqueda y rescate de aeronaves, aún las accidentadas en el mar.

3.2.6.4. Cuestionamiento al reequipamiento de la Armada en sus medios aéreos, en especial los de transporte.

3.2.6.5. Cuestionamiento al desarrollo de puntos de apoyo aeronavales.

(Inc. 3.1.5.).

3.2.7. Conclusión Nº 7: Deben actualizarse las publicaciones y documentos de la ARMADA para que ellos sean coherentes entre sí y con las competencias que se pretenden.
(Inc. 3.1.7.)

3.2.8. Conclusión Nº 8: Debe esperarse un permanente conflicto de competencias con la FAA, por lo que es necesario que la ARMADA disponga de un sistema para mantener permanen

temente actualizada la situación y para adoptar las medidas correspondientes en cada caso con la debida persistencia, coherencia y rapidez.
(Inc. 3.1.5.).

3.3. Factores determinantes.

Para el objeto de este estudio son determinantes las conclusiones Nºs. 1, 2, 3, 4 y 6 a que se arribó en el párrafo precedente.
Las restantes, Nºs. 5, 7 y 8. serán puestas en conocimiento de las Subcomisiones Nºs. 1 y 3 para que sean consideradas en los respectivos estudios.

4. SOLUCION

4.1. La directiva motivadora (Ref. c.) determinó el problema objeto de este estudio con los siguientes términos: "Proponer las modificaciones a introducir a la Resolución Nº 1/69 "S" CM, que dejen claramente establecidas las responsabilidades primarias y colaterales y los procedimientos de vinculación de cada Fuerza en función de la Doctrina Fundamental de la Armada".
La solución al problema debe cubrir entonces los siguientes aspectos:

- El contenido de las modificaciones a la Resolución Nº 1/69"S" C.M.

- La instrumentación de las modificaciones a introducir.

Estos dos aspectos son desarrollados por separado en los párrafos siguientes, haciéndoselo en forma inversa a la expuesta, por razones de claridad.

4.2. Instrumentación de las modificaciones a introducir:

4.2.1. Argumentación de las necesidades de modificación.
El resumen de los argumentos, que están desarrollados en el punto 3.1.1., es el siguiente:

- Son vulnerados los principios doctrinarios de la ARMADA.

- Es un documento complementario de una Ley derogada.

- Es superado por las prescripciones del Decreto Nº 1678/73.

- Es incompleto.

EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA
Nº 17

- Incluye disposiciones expresamente transitorias.

- Dispone se instrumenten soluciones que no fueron luego desarrolladas.

- No ha logrado eliminar ni disminuír las controversias que afectan el interés nacional.

- Emplea terminología no acordada, ni ajustada al idioma español.

- Hace a la F.A.A. copartícipe de la Misión de la ARMADA.

- Emplea una tipificación de medios aéreos no acordada.

- Condiciona el desarrollo de medios totalmente al Planeamiento Militar Conjunto, sin subordinación a las competencias específicas y a la naturaleza del objetivo.

- No responde al presupuesto lógico, e histórico, que debe presidir la regulación de las competencias de la Fuerza Aérea en su relación con la Armada. (Decretos 92470/41 y 288/45).

4.2.2. Naturaleza del documento:

4.2.2.1. En este aspecto se presentan dos alternativas:

ALTERNATIVA 1:

- Proponer otra Resolución del COMITE MILITAR que reemplace la actual.

ALTERNATIVA 2:

- Proponer que los temas cubiertos por la Resolución Nº 1"S"/69 C.M. modificados según la Concepción Naval, sean globalmente incluídos en un único documento que con fuerza de ley determine las nuevas competencias de las Fuerzas Armadas (Ley de Competencias).

Cabe señalar que en el caso de adoptar la ALTERNATIVA 2 es posible que sea necesario complementar la Ley de Competencias con otro documento similar a la Resolución Nº 1/69"S" C.M. para dirimir asuntos circunstanciales que no sea conveniente incorporar en el texto de la Ley.

4.2.2.2. Al efectuar el análisis de los factores que influyen para la solución y extraer conclusiones de ellas, esta Subcomisión se definió por la ALTERNATIVA 2 (Conclusiones N° 1 y 2). Sin embargo, por ser este tema de tratamiento conjunto, a continuación se efectúa un análisis comparativo de las alternativas, por si la descartada ALTERNATIVA 1 fuera presentada por otra FUERZA.

4.2.2.2.1. Aptitud:

De lograrse la modificación propiciada quedará clara la competencia de las FF.AA. y se beneficiará el Poder Militar de la Nación, por lo que en principio se llena el requisito de APTITUD.
Lo que está en discusión es un problema de colisión o usurpación de competencias, producto, en parte, de la falta de claridad de la legislación.
En este sentido la ALTERNATIVA 1 es particularmente apta, pués de reemplazarse sólo la Resolución N° 1/69 "S" C.M. sin modificar la actual Ley de Competencias, el objetivo de obtener una mayor claridad legislativa sólo se obtendría parcialmente.
la ALTERNATIVA 2, por el contrario, cumple integralmente el requisito de Aptitud.

4.2.2.2.2. Factibilidad.

En principio la factibilidad depende del modo de acción y oportunidad en que las modificaciones sean propiciadas, que no es el objeto de esta Subcomisión sino de la N° 3.
La ALTERNATIVA 1 es más factible que la 2, pués en el primer caso sólo se trata de reemplazar un documento por otro de similar valor y estructura.
La ALTERNATIVA 2 implica propiciar una modificación a la Ley de Competencias, pero al respecto la ARMADA puede argumentar, a favor de esta posi

ción, la ilegalidad del tratamiento dado al Decreto Nº 1678/73 por el Art. 36º de la Ley 24250; según lo dicho en 3.1.2.2.

4.2.2.2.3. Aceptabilidad.

Aún cuando proponer una modificación pudiera hacer recrudecer controversias, se estima que ello es aceptable por estar en juego los altos intereses de la Nación y porque de hecho las controversias se suscitan actualmente por iniciativas de la F.A.A., y no dejarán de presentarse.
Propiciar una modificación del régimen imperante, cualquiera sea la Alternativa que se adopte, implica un determinado costo o desgaste político del señor COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA, pues ello debe ser motivo de tratamiento por el COMITE MILITAR (por ser estos asuntos tema de su competencia). En este aspecto, la ALTERNATIVA Nº 2 es más aceptable que la Nº 1, en razón de su mayor aptitud.

4.2.2.2.4. En el cuadro siguiente se resume la comparación de las alternativas:

ALTERNATIVA	APTITUD	FACTIBILIDAD	ACEPTABILIDAD
1	PARCIALMENTE APTA	+	-
2	APTA	-	+

4.3. Contenido de las modificaciones a la Resolución Nº 1/69"S" C.M.

4.3.1. La Disposición Nº 1/69"S" del C.M. introdujo como novedad legislativa, los conceptos de "responsabilidad específicas, primarias y colaterales", atribuyendo estas dos últimas al accionar conjunto y siendo las primarias las determinantes en cuanto a desarrollo de medios y doctrina.

4.3.2. Las definiciones que de ellas dá el documento en cuestión adolecen de falta de claridad, de conceptos erróneos y de imperfecciones idiomáticas, habiéndose llegado ya a la conclusión de que es necesario reemplazarlas (CONCLUSIONES Nº 1 y 3).

4.3.3. Por un proceso de reflexión y sucesivos reajustes que es imposible reflejar completamente en este informe, esta Subcomisión llegó a un esquema más sencillo y más claro de clasificación y definición de las llamadas "responsabilidades", que es el siguiente:

El vocablo "responsabilidad", pese a su mal uso común, se refiere siempre a la obligación de responder por algún tipo de culpa o yerro. Implica en todo caso la obligación del correcto cumplimiento o ejercicio de un deber o derecho. Deriva siempre así del ejercicio de una competencia.
Aún cuando pudiera haberse continuado su utilización en la acepción acostumbrada, se prefirió abandonarla para que el nuevo esquema ideado no fuera relacionado y confundido con el anterior.
En cambio el vocablo "competencia" sí define exactamente lo que se desea: "atribución legítima a una autoridad para resolver un asunto". Atribución: "facultad que a una persona dá el cargo que ejerce". Facultad: "Poder, derecho para hacer una cosa".
Ⓐ Así se llegó a la definición de "competencia específica" agregándose aún innecesariamente el adjetivo calificativo para redundar en que lo que le corresponde a uno no le corresponde al otro.
El siguiente paso consistió en definir las operaciones y tareas en orden a la naturaleza de su objetivo, y luego asignarlas como competencias de cada fuerza. En ningún caso los "desarrollos u obtención de un medio" serán objetivos, sino instrumentos para lograr objetivos. Sí será inteligente la coordinación de esos desarrollos y obtención de medios por un elemental sentido de economía, pero no pueden establecerse limitaciones que afecten el ejercicio de las competencias asignadas en las operaciones y tareas. Un mismo tipo de "medio" podrá ser utilizado por cada una de las Fuerzas (y será de su responsabilidad tenerlo) para el cumplimiento de las operaciones y tareas de su competencia.
Resulta claro que las competencias así asignadas deben ser ejercidas en toda oportunidad y circunstancia: tanto en la paz como en la guerra, en el accionar y/o planeamiento independiente como en el conjunto.

Quedan entonces únicamente por considerar aquellas operaciones y tareas que una Fuerza podría realizar con sus medios pero son de competencia específica de otra Fuerza. Si ello le es requerido, tanto en el accionar conjunto como en el independiente de otra Fuerza, podrá realizarlo sin que signifique un desarrollo especial de medios. De este modo queda completado el nuevo esquema propuesto, que se incluye en el Anexo BRAVO.

4.3.4. Como se expresó en 4.2.2, esta Subcomisión se inclinó por propiciar una modificación de la Ley de Competencia (ALTERNATIVA 2), documento que debería comenzar estableciendo la misión de cada una de las FF.AA., para definir luego las competencias en sí mismas.
No obstante ello, en razon de la directiva recibida y la posibilidad de que debe recurrirse a la ALTERNATIVA Nº 1, como Anexo "BRAVO" se incluye un proyecto de resolución del COMITE MILITAR para reemplazar la resolución vigente. Tanto las definiciones sobre responsabilidades y competencias del punto 1 de la parte dispositiva de ese proyecto, como la relación de las operaciones y tareas específicas de la ARMADA del punto 2 del mismo y las definiciones que como anexo lo complementan, son válidos para ser empleados en la Ley de Competencias (ALTERNATIVA 2) como en una nueva Resolución del COMITE MILITAR (ALTERNATIVA 1).

4.4. Como complemento de la solución, la Subcomisión ha relevado los siguientes factores y conclusiones, que no son de aplicación directa a la parte del problema que debe resolver, pero que considera de utilidad para la solución del problema global:

4.4.1. No puede esperarse que la Armada logre imponer totalmente sus puntos de vista en documentos que delimiten competencias, por lo que deberá ejercerlas, además, mediante otros modos de acción no objeto de este estudio.

4.4.2. Dado que debe considerarse, acorde con los numerosos antecedentes registrados, un estado de conflicto permanente con la FAA, es necesario que en el seno del EMGA se organice una comisión permanente y funcional con un número mínimo estable de personal idóneo, retirado, bajo contrato a efectos de:

ICARO

4.4.2.1. Elaborar un documento que condense con claridad todos los aspectos relacionados con otras Fuerzas, fundamentalmente con la FAA, que han imperado e implican un avance tanto en el campo es-

EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA
N° 22
JEF. OPERACIONES

tratégico como en la competencia específica y misiones de la ARMADA.

4.4.2.2. Mantener permanentemente actualizada la situación de relación interfuerzas con la adecuada persistencia, coherencia y rapidez para la oportuna adopción por parte de la INSTITUCION de acciones preventivas que eviten distorsiones en el correcto uso del Poder Militar que lesionen, no solamente los intereses de la Armada, sino también los altos intereses de la Nación.

4.4.3. Deben actualizarse las publicaciones doctrinarias de la ARMADA para que no solamente sean coherentes entre sí y con las competencias que se pretenden, sino como asimismo responder a las conclusiones y estrategias que resulten seleccionadas como resultado del análisis y evaluación del "Estudio Estratégico Naval General" - PECO 80 elevado por el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES. En Anexo CHARLIE se indican las publicaciones afectadas y la oportunidad en que se estima conveniente su revisión.
Esta proposición debe ser incorporada al "Plan Básico de Publicaciones de la Armada" y oportunamente ordenada en el plan anual de redacción de publicaciones (PLANA).

5. ACCION RECOMENDADA:

5.1. Que el señor COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA propicie la revisión de la actual Ley de Ministerios, Decreto N° 1678/73 y Resolución N° 1/69"S" C.M., para que una nueva Ley determine las competencias de las Fuerzas Armadas.

✓DEROGADO

5.2. Que la propuesta de la ARMADA para esa Ley se empleen las definiciones y conceptos incluídos en el Anexo BRAVO del presente estudio.

5.3. Que en caso de no lograrse la revisión de la Ley y Decreto precitados en 5.1., se propicie, como solución alternativa, una nueva Resolución del COMITE MILITAR según el proyecto agregado como Anexo BRAVO.

5.4. Que en la consideración global del problema se tengan en cuenta las siguientes conclusiones surgidas en este estudio pero que escapan a la tarea impuesta a esta Subcomisión:

5.4.1. No puede esperarse que la ARMADA logre imponer totalmen-

te sus puntos de vista en documentos que delimiten competencias, por lo que deberá ejercerlas, además, mediante otros modos de acción no objeto de este estudio.

5.4.2. Dado que debe considerarse, acorde con los numerosos antecedentes registrados, un estado de conflicto permanente con la FAA, es necesario que en el seno del EMGA se organice una comisión permanente y funcional con un número mínimo estable de personal idóneo, retirado, bajo contrato a efectos de:

5.4.2.1. Elaborar un documento que condense con claridad todos los aspectos relacionados con otras Fuerzas, fundamentalmente con la FAA, que han imperado e implican un avance tanto en el campo estratégico como en la competencia específica y misiones de la ARMADA.

4.3.3. Ⓐ 0

5.4.2.2. Mantener permanentemente actualizada la situación de relación interfuerzas con la adecuada persistencia, coherencia y rapidez para la oportuna adopción por parte de la INSTITUCION de acciones preventivas que eviten distorsiones en el correcto uso del Poder Militar que lesionen, no solamente los intereses de la Armada, sino también los altos intereses de la Nación.

5.4.3. Deben actualizarse las publicaciones doctrinarias de la ARMADA para que no solamente sean coherentes entre sí y con las competencias que se pretenden, sino como asimismo responder a las conclusiones y estrategias que resulten seleccionadas como resultado del análisis y evaluación del "Estudio Estratégico Naval General" - PECO 80 elevado por el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES. En el Anexo CHARLIE se indican las publicaciones afectadas y la oportunidad en que se estima conveniente su revisión. Esta proposición debe ser incorporada al "Plan Básico de Publicaciones de la Armada" y oportunamente ordenada en el plan anual de redacción de publicaciones (PLANA).

JULIO R. COMADIRA
Capitán de Corbeta Auditor

JORGE E. C. SAENZ
Capitán de Fragata de I.M.

JORGE O. TROITIÑO
Capitán de Fragata

IGNACIO C. ALBERICO
Capitán de Navío

GUILLERMO N. COSTA
Capitán de Navío

EDGARDO A. OTERO
Contraalmirante

ANEXOS:

ALFA: Copia del Informativo E.PE. D.3 Nº 222/68 "S".

BRAVO: Proyecto de nueva Resolución del COMITE MILITAR.

CHARLIE: Publicaciones a ser actualizadas.

DELTA: Acuerdos y desacuerdos.

DISTRIBUCION:

EJEMPLAR 01: JEFATURA DE OPERACIONES.
EJEMPLAR 02: JEFATURA DE AVIACION NAVAL.
EJEMPLAR 03: JEFATURA DE INFANTERIA DE MARINA.
EJEMPLAR 04: CLCBNACD Dn HECTOR A. TERRANOVA
EJEMPLAR 05 y 06: RESERVA

AUTENTICACION:

JORGE E. C. SAENZ
Capitán de Fragata de I.M.

A

SECRETO

COPIA Nº 04
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.
JEFE DE OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.
BUENOS AIRES, 29 de junio de 1981.

ESTUDIO: Subcomisión Nº 2 Disposición JEMGA Nº 4/80"S"

ANEXO "A"

COPIA DEL INFORMATIVO E.PE.D.3. Nº 222/68 "S"

Nº 222/68 "S"
Letra E.PE.D.3.

INFORMATIVO

Para: 1) SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA.
2) SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL.

Asunto: Doctrina Militar Conjunta - Puntos de disidencia.

En conocimiento del proyecto de resolución acerca de los puntos de fricción en la Doctrina Militar Conjunta esta Jefatura informa que: A través de casi nueve meses hemos sido testigos de las distintas fases del proceso en la elaboración de la Doctrina para la Acción Conjunta, por parte del ESTADO MAYOR CONJUNTO.

El ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL contribuyó en su oportunidad produciendo informes a requerimiento del Comité de Doctrina del ESTADO MAYOR CONJUNTO y hemos sido partícipes de alguna medida del planteamiento dogmático de los llamados puntos de fricción o de disidencia.

Luego de transcurrido este largo período y a través de la documentación producida por el ESTADO MAYOR CONJUNTO, cual es el caso de las Bases Doctrinarias para el Ejercicio ALBORADA, los anteproyectos del Reglamento de Conducción Estratégica Militar que llegó en forma extraoficial a nuestro conocimiento, el Plan de Capacidades PC 69, los antecedentes doctrinarios para la discusión en la JUNTA DE COMANDANTES EN JEFE de los transportes aéreos de la Armada y el Plan Militar llegado en forma oficial a este ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL el día jueves 12 de diciembre, entendimos casi superados los aspectos más importantes y controvertidos de la doctrina para la acción conjunta en los asuntos inherentes a nuestras diferencias de opinión con la FUERZA AEREA ARGENTINA.

A través de sucesivas aproximaciones, de correcciones, y cambios de opinión, se entendió se estaba alcanzando la culminación del proceso, hasta recibir este nuevo proyecto, que modifica substancialmente las soluciones provisionales arbitradas en todos los documentos, incluyendo el último, el Plan Militar.

Se plantea así la primera y fundamental objección que se refiere al procedimiento adoptado: "Si la elaboración de los antecedentes de las resoluciones doctrinarias consideradas provisionales significaron ocho meses de tareas del ESTADO MAYOR CONJUNTO, con la colaboración de los Estados Mayores de las FF.AA. no resulta razonables que se eche por la borda todo lo actuado y se confeccione

EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA
Nº 27
JEF. OPERACIONES

en 40 horas un documento, sin la fundamentación del razonamiento adoptado para deshechar los trabajos anteriores y considerar haber alcanzado la solución de tan delicadas cuestiones".

Tema: 1: OPERACIONES AEROMARITIMAS (2.2)

En el Plan Militar la resolución provisional había alcanzado la siguiente resolución: "Armada. Le corresponde la responsabilidad principal en las operaciones aeronavales, dependiendo por lo tanto las fuerzas aeronavales del Teatro de Operaciones del Comandante de las Fuerzas Navales del Teatro, excepto cuando el Comandante del Teatro de Operaciones determine su empleo dentro de la jurisdicción general del Teatro en opeciones no navales, en cuyo caso se encontrarán desempeñando una responsabilidad colateral bajo control operacional del Comandante de las Fuerzas Aéreas del Teatro. Fuerza Aérea. Le corresponderá una responsabilidad colateral, para aquellos casos en que se imponga el empleo de partes de la Fuerza Aérea del Teatro en apoyo de operaciones del componente naval, en cuyas circunstancias el Comandante del Teatro de Operaciones fijará las relaciones de dependencia de dichos medios, de acuerdo a la magnitud de los mismos, características de la operación y exigencias técnicas de coordinación, sea como fuerza agregada, como fuerza integrante de fuerzas de tareas conjuntas u otro tipo de relación".

En el nuevo documento se las denomina operaciones aeromarítimas (llamadas así en las publicaciones doctrinarias de la F.A.A.).

Se las divide en operaciones de apoyo aéreo directo y apoyo aéreo indirecto a las operaciones navales de superficie, submarinas y anfibias.

Esta original solución permite mediante un subterfugio conceder a la Fuerza Aérea la conducción de típicas operaciones navales estratégicas, desnaturalizando las operaciones aeronavales típicas.

Cabe agregar que inadvertidamente puede confundirse estas operaciones de apoyo aéreo indirecto a las operaciones navales, como parte de las que con responsabilidad primaria realiza la Fuerza Aérea en el territorio enemigo, denominadas de bombardeo estratégico.

En este caso el subtítulo aeromarítimas elimina toda confusión por tanto al citar que comprende el mantenimiento de la superioridad aérea e interdicción, se localiza las tales operaciones en áreas marítimas.

Trataremos de demostrar fehacientemente el error conceptual que se consiente, al adoptar tal criterio doctrinario.

Para clarificar la cuestión debe definirse primero qué es una operación de apoyo.

El R.C.-2.1. del Ejército Argentino, Reglamento para la Conducción de las Fuerzas Terrestres, del año 1968, así como en un anteproyecto de Reglamento para la Acción Conjunta se lo define así:

Apoyo: es la vinculación entre dos fuerzas o unidades de las cuales una de ellas recibe la misión general de cooperar, proteger, complementar o sostener a la otra, pero siempre bajo la dependencia del Comando al cual está asignada o agregada, o al que pertenece orgánicamente.

El FUNA 17, Diccionario Operativo (en revisión) de 1964, y en el Diccionario de la Junta Interamericana de Defensa, define a las operaciones de apoyo como:

1. La acción de una fuerza que ayuda, protege, complementa o sostiene a otra fuerza de acuerdo con una directiva que exija tal acción.

2. Una unidad que ayuda a otra en batalla. La aviación, la artillería o el fuego naval pueden ser empleados como un apoyo de la infantería.

3. Una parte de cualquier unidad considerada como reserva a retaguardia en el comienzo de un ataque.

4. Un elemento de una unidad que ayuda, protege o abastece a otras fuerzas en combate.

Surge entonces de estas mismas definiciones que:

"EL APOYO DE UNA FUERZA A OTRA SIGNIFICA ASISTIR CON MEDIOS LA MISION PRINCIPAL DE LA FUERZA APOYADA, MAL PUEDE ENTONCES CONCEDERSE A LA FUERZA QUE APOYA LA RESPONSABILIDAD PRINCIPAL DE LA MISION DE LA FUERZA APOYADA".

Creemos que ha existido en el ánimo del ESTADO MAYOR CONJUNTO alcanzar soluciones por la vía del simil con el apoyo aéreo a las operaciones terrestres del Ejército, sin medir sus consecuencias en detrimento de las responsabilidades específicas y principales de la Armada en las operaciones navales, atendiendo al interés de la Fuerza Aérea por tener acceso al mar.

El dominio marítimo es un objetivo esencial en cualquier plan estratégico con fines de guerra, y por su condición de estabilidad dinámica puede ser rápidamente perdido a menos que:

1. Se efectúen contínuas operaciones para mantenerlo. Persistencia.

2. Se cuente con fuerzas adecuadas.

3. La importancia relativa y urgencia de las tareas sean correctamente evaluadas y mantenidos los frentes de las cambiantes situaciones.

El grado de control de los mares en apoyo de intereses nacionales y/o

EST. MAY. GRAL. ARMADA FOJA No

aliados debe ser determinado, y los planes, la ejecución de los mismos para obtener y explotar este control obligadamente son de responsabilidad naval.

El dominio del mar es misión de la Armada, se ejerce en forma tridimensional tanto en las operaciones estratégicas como tácticas.

En tal razón se considera inaceptable se otorgue a la Fuerza Aérea la responsabilidad principal de las denominadas operaciones de apoyo aéreo indirecto y se rechaza tal concepción doctrinaria por los siguientes motivos:

1. El apoyo aéreo indirecto a las operaciones navales otorgado como responsabilidad primaria a la Fuerza Aérea y que implica desarrollo de medios y doctrina para operar en el mar, plantea el absurdo de hacer colateral la responsabilidad de la Armada en materia de operaciones navales estratégicas.

   La superioridad aérea y la interdicción de áreas marítimas implicaría el ataque al tráfico marítimo enemigo y a fuerzas navales de superficie y submarinas y el consiguiente desarrollo de medios antisubmarinos y capacidades aeronavales para atacar fuerzas navales de superficie.

2. La asignación de tal responsabilidad a la Fuerza Aérea viola en su letra y espíritu la Ley de Competencias y significa no solo que la Fuerza Aérea coparticipa en la misión de la Armada, sino que también se duplican esfuerzos.

   DOS FUERZAS ARMADAS CON LA MISMA MISION PARTICULAR NO PUEDEN COEXISTIR COMO TALES EN UN SISTEMA DE DEFENSA.

3. El ataque a las comunicaciones marítimas y comercio enemigo, a fuerzas navales de superficie y submarinas en tránsito, son operaciones navales estratégicas típicas y las responsabilidades inherentes son indelegables.

4. En ningún caso, la fuerza que apoya puede retener la responsabilidad principal de las tareas de la Misión de la Fuerza Apoyada.

CONCLUSION.

Por lo expuesto consideramos que: la asistencia de la Fuerza Aérea en el dominio marítimo relativo al mantenimiento de la superioridad aérea y la interdicción debe ser una responsabilidad colateral y será realizada en la medida de sus capacidades intrínsecas que responden a sus responsabilidades en materia de apoyo aéreo terrestre y bombardeo estratégico, por cuanto de asignarle otras responsabilidades en el orden del dominio marítimo coparticiparía de la Misión particular de la Armada, resultando ne

cesario redimensionar medios y desarrollar otros aptos para satisfacer capacidades que son específicas de los medios del Poder Naval.

Con referencia a la denominación de operaciones de apoyo aéreo directo para las típicas operaciones aeronavales, se discrepa con tal concepto por cuanto las aeronaves de la Armada no actúan "en apoyo" de las operaciones navales sino que son parte intrínseca de las mismas. Constituyen un medio orgánico de la Armada y actúan bajo el mismo Comando.

En el párrafo siguiente (2.2.1.3.) se condiciona las características de los medios aéreos a emplear por la Armada.

Aún cuando no se concuerda con tal resolución, se advierte que deben ser agregadas en la relación de las aeronaves exceptuadas de versatilidad técnica para operar en tierra y a bordo, las aeronaves de exploración, búsqueda y salvamento y transporte aéreo.

Resulta improcedente que en un documento donde se fijan las misiones y jurisdicciones de las FF.AA. se estén caracterizando medios, en caso de aceptarse tal criterio debe solicitarse reciprocidad para los casos que la Armada solicite. En el apoyo aéreo indirecto deben caracterizarse los medios aéreos a utilizar por la FAA en dichas operaciones. Ejemplos: aviones de bombardeo pesado. La FAA no debe desarrollar medios con aptitud específica naval.

Tema 2: DEFENSA AEREA.

En el Plan Militar: establecía la responsabilidad conjunta de las tres Fuerzas Armadas, mediante adecuada distribución de grados de responsabilidad, en la Zona del Interior y los Teatros de Operaciones. La autoridad de coordinación le competía a la Fuerza Aérea.

La responsabilidad principal de la Armada se establecía en forma detallada abarcando: áreas marítimas, fuerzas navales, fuerzas de I.M. y anfibias, bases navales y aeronavales principales y puntos de interés para la ejecución de operaciones (Es decir todos los elementos operativos de la Armada). Para ellos se podían dimensionar medios de detección aire-aire y aire superficie.
Para las bases secundarias y otras instalaciones se podrían dimensionar medios superficie aire en la mínima cantidad aceptable.

Las responsabilidades colaterales se referían a la intervención en la Defensa Conjunta.

En el Proyecto de Resolución del Comité Militar:

Se establece que la defensa de la Zona del Interior y los Teatros de Operaciones se hará en forma conjunta pero al establecer las responsabilidades de cada FF.AA. especifica que la Fuerza Aérea es la que planea, con

EST. MAY. GRAL. ARMADA
314

duce y coordina la defensa conjunta y la que ejecuta, la Defensa Aérea de los objetivos territoriales de interés nacional por la detección, identificación o intercepción de incursores con el sistema de vigilancia y control, armas aire aire y los medios de otras fuerzas que cooperen a tales fines.
Debe desarrollar la doctrina conjunta y el adiestramiento. Colateralmente coopera con la defensa de las fuerzas operativas del Ejército y la Armada.

El Ejército ejecuta la defensa de objetivos territoriales de interés nacional con sistemas de identificación y control y sistemas de armas superficie aire. Como las otras dos fuerzas defiende las fuerzas en campaña, instalaciones y dispositivos propios con sistemas detectar, identificación control y sistemas de armas superficie aire. Colateralmente interviene en el planeamiento conjunto, en la defensa pasiva y en el adiestramiento.

La Armada no tiene responsabilidad principal conjunta. Ejecuta la defensa de sus bases, instalaciones y dispositivos con sistemas de detección y armas superficie aire. El de sus fuerzas en operaciones, con sistema de detección, armas aire aire embarcados y aire superficie. Colateralmente interviene en el planeamiento conjunto, en la defensa pasiva y en el adiestramiento.

CONCLUSION:

La Armada no tiene responsabilidad principal en la Defensa Aérea conjunta y la colateral se limita a participar en su planeamiento:

El total de los medios de la Defensa Aérea de la Armada sólo se pueden dimensionar para las fuerzas en operaciones que usarán inclusive sistemas de armas aire-aire embarcados.

Las bases y establecimientos navales para su Defensa Aérea solo podrán utilizar medios de detección y armas superficie aire.

La Armada debe insistir en mantener el esquema del Plan Militar, en caso de resolución contraria debe requerirse la responsabilidad colateral de la Armada en la Defensa Aérea de bases y establecimientos navales con armas aire-aire.

Tema 3: Transporte Aéreo Militar (2.6.)

En el documento se vuelve a insistir en caracterizar las aeronaves de Transporte Aéreo de la Armada como de tipo liviano (2.6.4.) y más adelante en el item (2.6.5.) se acepta que la Armada disponga de medios con mayor capacidad, condicionando su porte al peso de despegue y no a su específica capacidad de carga.

En el peso de despegue inciden directa y permanentemente las caracterís

ticas técnicas y de construcción de la aeronave y en forma transitoria el peso de combustible requerido para la distancia de transporte, en tal razón y partiendo del requerimiento para satisfacer las capacidades de carga aérea inherentes a la logística naval, el tonelaje para este caso debe referirse exclusivamente a la capacidad de carga.

Se aprecia que en la resolución se ha deslizado un error en la redacción del item 2.6.5. al agregar "de despegue" a la expresión "aeronaves medianas de 8 a 10 toneladas", dado lo ya acordado en la reunión de la Junta de Comandantes en Jefe del día 10 de diciembre de 1968 y atendiendo al hecho que habiéndose aprobado la adquisición de aviones DART HERALD para la Armada los mismos tienen un peso de despegue con máxima carga para máxima distancia de 22 toneladas.

CONCLUSION:

Debe requerirse la siguiente redacción, "aeronaves de transporte de hasta 10 toneladas de capacidad de carga".

NOTA: Se agrega al presente el informe producido en ocasión de la reunión Nº 10 de la Junta de Comandantes en Jefe.

Tema 4: Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves.

El documento asigna al servicio de búsqueda y salvamento aeronáutico, dependiente del Comando de Regiones Aéreas, la responsabilidad principal de esta tarea, tanto en la tierra como en el mar, correspondiendo la responsabilidad colateral a la Armada y al Ejército.

En el Plan Militar la solución era la siguiente:

Teniendo en cuenta las particularidades de este diferendo, el Estado Mayor Conjunto sustentó el criterio de que esta actividad reviste las características de una responsabilidad conjunta de las Fuerzas Armadas, dentro de la cual cabe el siguiente juego de responsabilidadades particulares por parte de las Fuerzas:

Sobre el espacio aeroterrestre.

-Fuerza Aérea: Responsabilidad principal.
-Ejército: Responsabilidad colateral.
-Armada: Responsabilidad colateral.

Sobre el espacio aeromarítimo.

-Armada: Responsabilidad principal.
-Fuerza Aérea: Responsabilidad colateral.
-Ejército: Responsabilidad colateral.

A poco de realizar un exhaustivo análisis de la tarea desde el punto

de vista legal y operativo se alcanza la conclusión de que esta última solución es más racional.

ASPECTOS LEGALES A CONSIDERAR:

En cuanto al ordenamiento legal vigente, tanto en la derogada Ley 14.439, cuanto en la actual Ley 17.271 quedó acordada la competencia de la Armada en la materia al establecer que asume "la protección de la vida humana en el mar, la asistencia y el salvamento marítimo, y en las aguas de su jurisdicción. La atención y dirección de los sistemas de comunicaciones para la seguridad de la navegación y en salvaguarda de la vida humana en el mar".....

En el Estatuto de la P.N.M. aprobado por Decreto Nº 8249 de 1952 en su artículo 6, inc. 24, se establece que es tarea de la P.N.M. "Prestar asistencia y salvamento de vida y bienes en aguas jurisdiccionales o mar libre".

Como se advierte, en ninguno de los textos mencionados se hace excepción alguna, en cuanto a esta competencia y responsabilidad, por la naturaleza del vehículo de que se trate accidentado en el ámbito marítimo, sea éste de superficie, submarino, aéreo o espacial.

En cuanto al significado de la expresión "Salvamento Marítimo", ella enmarca el ámbito del medio donde se realiza el salvamento, resultando indiferente el vehículo o artefacto afectado.

El texto legal en cuanto a la competencia de la Aeronáutica Militar al respecto dice:

"Organizar y realizar la búsqueda, asistencia y salvamento de aviones en peligro o accidentados, investigar sus despojos e investigar y determinar oficialmente sus causas".

La interpretación de la F.A. del texto de la ley mencionada, es viciosa por ampararse en premisas y abstracciones ficticias, cual es el caso de generalizar la norma de su competencia en la materia de accidentes de aeronaves en la superficie terrestre continental a la que tiene acceso, al mar donde está absolutamente limitado por la naturaleza y especifidad de los medios de que dispone.

En cuanto a la competencia de la Armada en el Salvamento marítimo el explecitado texto de la ley de competencia, no deja lugar a dudas ni a la más sutil y capciosa interpretación.

Posición sostenida por el Comando en Jefe de la F.A.

La Fuerza Aérea sostiene la teoría de su competencia exclusiva en el salvamento y asistencia de aeronaves accidentadas en el mar, apoyándose en su interpretación de la ley y aún mediiando la circunstancia de que

EST. MAY. GRAL. ARMADA FOJA N° 34 DPTO. OPERAC.

la probabilidad de ocurrencia del suceso sea mínima.

Discusión:

La calificación de siniestro aéreo, resulta irrelevante para establecer las funciones o responsabilidades de los servicios involucrados, por cuanto en razón de las leyes físicas naturales, no queda eximida la aeronave accidentada, de caer en tierra, mar o hielo.

Este concepto lleva luz a la controversia, destacando la procedencia de ordenar las responsabilidades en esta materia conforme al lugar físico o geográfico de ocurrencia del siniestro, teniendo en consideración que los correspondientes servicios de salvamento de tierra y mar, están organizados respondiendo obviamente a las necesidades impuestas por el medio natural o físico en el que tiene ocurrencia el suceso, y permanencia el objeto sujeto a salvamento.

El texto legal en cuanto a la competencia de la Aeronáutica Militar al respecto dice:

"Organizar y realizar la búsqueda, asistencia y salvamento de aviones en peligro o accidentados, investigar sus despojos e investigar y determinar oficialmente sus causas".

Es evidente, que su contexto se refiere a los siniestros aéreos acontecidos sobre tierra y por extensión en las playas o cerca de la costa en aguas escasamente profundas, y no a los ocurridos en el mar, por cuanto extender la responsabilidad de la F.A. en ese ámbito implicaría la necesidad de dotar a aquella Fuerza de unidades navales de superficie para ese solo cometido, cuya probabilidad de ocurrencia es mínima, existiendo además un servicio organizado con los medios de superficie adecuados no solo en la Armada sino también en la P.N.M.

Ateniéndonos además, al conocimiento de que en los últimos 50 años, han ocurrido solo escasos siniestros aéreos de aviónes comerciales y militares en latitudes de nuestro litoral marítimo o simplemente alejados de la costa fuera del alcance de helicópteros y que requiriese tal servicio, surje la total improcedencia de extender a los aviones caídos en el mar la responsabilidad del salvamento y rescate por parte de la Fuerza Aérea.

En último análisis y admitiendo la hipótesis de que el hecho se produjera en el futuro la F.A. con sus medios solo estaría capacitada para arrojar desde el aire elementos de supervivencia quedando incuestionablemente reservado a la Armada, el rescate de los sobrevivientes o de los despojos de la aeronave accidentada.

A estos aspectos tratados podemos adicionar otros también de orden operativo que muestran objetivamente la evidente superioridad de la Armada para realizar la búsqueda, salvamento y rescate en el mar.

La configuración de nuestro litoral marítimo y las características meteorológicas desfavorables de una buena parte de aquél, imponen a la tarea extremas condiciones de estado de mar, vientos, condiciones de visibilidad y temperatura, con tal frecuencia de ocurrencia, que pretender dar solución a la búsqueda, salvamento y rescate, con solo medios aéreos resulta una utopía.

La persistencia y continuidad en dichas operaciones son condiciones fundamentales para el éxito de la operación y son bien conocidas las limitaciones de los medios aéreos cuando actúan en estas tareas con restricciones de luz o de visibilidad.

En situación de guerra, y cuando ciertas áreas de mar caen bajo el dominio y control del enemigo, el rescate de tripulaciones solo puede llevarse a cabo con unidades submarinas.

En otras circunstancias, el rescate efectivo en alta mar se realiza con helicópteros, basado en unidades de superficie por su limitada autonomía con unidades ligeras de superficie, o con lanchas torpederas en aguas poco profundas o semi protegidas.

Resulta así de toda evidencia, que es indiscutible la capacidad de la Armada para desarrollar en forma integral las distintas fases de la tarea de búsqueda, salvamento y rescate en el mar, en las que los medios aéreos por su características específicas tienen una marcada responsabilidad en las dos primeras fases, por cuanto aventajan en este campo sobradamente, en circunstancias normales, a las unidades de superficie y submarinas.

En otro orden de ideas, cabe destacar que resulta necesario imponer a la tarea de salvamento, en su concepto general, de una dirección única, centralizada en un Comando del área de responsabilidad, por obvias razones de coordinación, máximo aprovechamiento operativo de los medios, seguridad y eficiencia en suma.

No obstante resulta de interés apuntar, para complementar lo inmediatamente antes expresado, que las más depuradas técnicas de búsqueda en el mar, recomiendan la utilización de unidades de superficie y aeronaves en contacto para lograr un escrupuloso barrido y recubrimiento del área de mar afectada, razón justificada en el hecho de la falta de referencias en superficie y los vientos en altura que afectan las trayectorias de las aeronaves empeñadas en la operación.

Cabe entonces agregar que existiendo una organización de salvamento montada por la Armada a través de los servicios correspondientes de las Regiones Navales con establecimientos permanentes en el litoral marítimo, con los medios necesarios y que complementa la organización del servicio similar dependiente de la P.N.M. que tiene efectiva presencia a través de sus destacamentos en todo el litoral, se aprecia poco prudente a los fines ulteriores que se pretende, superponer a esta estructura otra que tiene como misión primordial similar tarea en el ámbito terres

tre continental, comprometiendo la eficiencia y funcionalidad del servicio de salvamento marítimo.

CONCLUSIONES:

La Armada debe retener la responsabilidad principal del salvamento marítimo cualquiera sea el vehículo u objeto sujeto a salvamento.

La Armada podrá requerir el apoyo de otra fuerza cuando la situación lo hiciera necesario.

Los medios aportados por otra Fuerza a tal fin, quedarán subordinados al Comando del Area Naval de responsabilidad.

Recíprocamente y cuando le sean requeridos por las otras F. Armadas, la Armada aportará con medios que quedarán subordinados al correspondiente Comando de salvamento del área terrestre involucrada.

BUENOS AIRES, 19 de diciembre de 1968.

INTERVENCION TOTAL: CFAU D. ALFREDO R. DEL FRESNO
INTERVENCION PARCIAL: SSON RAUL O. IVIGLIA
DISTRIBUCION: DOS (2) Ejemplares:
Original: Destinatario
Duplicado: Archivo JEFE (Dpto 8).

HAY SELLO

UNIDAD

CARLOS G. N. CODA
CONTRAAIMIRANTE
JEFE

ES COPIA

ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL
POLITICA Y ESTRATEGIA
DEPARTAMENTO 8

FIRMA
ALFREDO DEL FRESNO
CF

DISTRIBUCION: La del cuerpo del EEM.

AUTENTICACION:

JORGE E. C. SAENZ
Capitán de Fragata de I.M.

B

COPIA Nº 04
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE
LA ARMADA.
JEFE DE OPERACIONES DEL ESTADO
MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.
BUENOS AIRES, 29 de junio de 1981

ESTUDIO: Subcomisión Nº 2 Disposición
JEMGA Nº 4/80"S"

ANEXO "B"

PROYECTO DE NUEVA RESOLUCION DEL COMITE MILITAR

EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA
Nº 38
JEFE OPERACIONES

VISTO

Las atribuciones conferidas al COMITE MILITAR por Ley "S" sin número, de fecha 26-VII-78 sancionada y promulgada por la J.M. y

CONSIDERANDO:

Que habiéndose basado la Resolución del Comité Militar Nº 1/69"S" en la Ley 17271, derogada en el presente, resulta conveniente actualizarla a la luz de la Ley de Ministerios Nº 22450 actualmente vigente;

Que la Ley 22450, antes mencionada, atribuye a los actuales Comandos en Jefe de las FF.AA. las competencias establecidas en el artículo 2º) del Decreto 1678/73;

Que el modo como han sido reguladas las competencias en el referido Decreto genera interpretaciones encontradas acerca del alcance de cada una de ellas, en particular, en lo vinculado con las áreas de las operaciones y la logística;

Que, siendo así, resulta necesario delimitar con adecuada precisión el contenido concreto que cabe atribuir a las competencias genéricamente atribuídas a los Comandos en Jefe de las FF.AA. por los Artículos 2º del Decreto 1678/73 y 36 de la Ley 22450, a fin de:

a) Permitir una mayor integración de las FF.AA. eliminando las incorrectas interpretaciones provocadas por una legislación aún no suficientemente completa y precisa en la delimitación de competencias.

b) Facilitar la concreción de una Doctrina y Planeamiento Militar Conjunto.

c) Aumentar la eficacia del Poder Militar de la Nación tanto en su accionar conjunto como en el específico de cada Fuerza.

d) Permitir el correcto dimensionamiento y planeamiento del desarrollo de medios de cada Fuerza.

e) Lograr el desarrollo de medios para la acción conjunta en el debido concepto de costo - efectividad.

f) Establecer las correctas relaciones de Comando en todo tipo de acciones.

Que la Junta Militar promulgó la publicación PC-00-01 "Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las FF.AA. - Edición 1979";

Que la actual situación de conflicto grave que enfrenta la Nación exige en plazo perentorio el establecimiento de las competencias antedichas, aún cuando exigieren posteriormente ser ajustadas;

EST. MAY. GRAL. ARMADA – JEF. OPERACIONES
FOJA Nº 39

EL COMITE MILITAR

RESUELVE

1. Definir los siguientes conceptos de aplicación en la presente resolución:

1.1. Responsabilidad específica

Obligación correspondiente a la competencia específica.

1.2. Competencia específica

Atribución legítima, exclusiva y excluyente de una fuerza para la ejecución de una tarea. Esta puede estar sujeta o no al PMC.
Dentro de la competencia específica están comprendidas:

- las operaciones y tareas independientes propias.
- las operaciones y tareas independientes en el accionar conjunto:
- las operaciones y tareas conjuntas.

Esta competencia específica impone sin limitaciones ni condicionamientos el desarrollo de los medios necesarios para la ejecución de las operaciones o tareas.

1.2.1. Operaciones y tareas independientes propias

Son las que ejecuta una Fuerza dentro de su competencia específica sin estar sujetas al Planeamiento y Accionar Militar Conjunto. La Fuerza ejerce autoridad de Comando, y entiende en cuanto a la doctrina, planeamiento y a la conducción del adiestramiento y ejecución. Pueden requerir coordinación con las otras dos Fuerzas Armadas para evitar interferencias mutuas.

1.2.2. Operaciones y tareas independientes en el accionar conjunto.

Son las que ejecuta una Fuerza dentro de su competencia específica sujetas al Planeamiento Militar Conjunto pero en forma independiente dentro del Accionar Conjunto.
La Fuerza ejerce autoridad de Comando, y entiende en cuanto a la doctrina, planeamiento contribuyente y a la conducción del adiestramiento y ejecución.

EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA
Nº 40
JEF. OPERACIONES

1.2.3. Operaciones y tareas conjuntas

Son las que ejecuta una Fuerza dentro de su competencia específica sujetas al Planeamiento y al Accionar Militar Conjunto y bajo la autoridad de un Comando Conjunto.
Las fuerzas asignadas por cada Fuerza Armada - Componente - al Comando Conjunto, serán comandadas por un oficial de dicho Componente.
El Comandante Conjunto no actuará simultáneamente como Comandante de ningún Componente.
Dentro de sus responsabilidades el Comandante Conjunto aplicará la Doctrina para la Acción Conjunta, y entenderá en el planeamiento y en la conducción del adiestramiento y de la ejecución de las acciones conjuntas.
Dentro de sus responsabilidades cada Comandante de Componente en relación con su Componente:

- asesorará al Comandante Conjunto sobre su empleo adecuado.
- cumplirá las misiones que le asigne.
- entenderá en la doctrina.
- entenderá en el planeamiento contribuyente.
- entenderá en el adiestramiento.

1.3. Participación colateral en el Accionar Conjunto o en el de otra Fuerza.

Es la que realiza un Componente o una Fuerza Armada fuera de su competencia específica - es decir de la competencia específica de otra Fuerza - como esfuerzo complementario en el Accionar Conjunto o en el de otra Fuerza Armada.
Cumple las siguientes condiciones:

- Será satisfecha a requerimiento según las posibilidades.
- Empleará exclusivamente los medios desarrollados en función de su competencia específica, sin generar otros medios especiales.
- Actuará bajo la autoridad del Comandante de Componente o de la Fuerza que formula el requerimiento, tanto en el adiestramiento como en la ejecución de la operación o tarea.

2. Serán de competencia específica del EJERCITO ARGENTINO ....

3. Serán de competencia específica de la FUERZA AEREA ....

4. Serán de competencia específica de la ARMADA, las operaciones y ta

reas siguientes constitutivas de la Guerra Naval o necesarias para el cumplimiento de la Misión de la Armada.

4.1. La destrucción y desgaste de las fuerzas navales enemigas.

4.2. La guerra al tráfico marítimo y fluvial enemigo.

4.3. El control y protección del tránsito y tráfico marítimo.

4.4. La guerra submarina.

4.5. La guerra antisubmarina.

4.6. La guerra de minas.

4.7. Las operaciones de antiminado.

4.8. El bombardeo naval.

4.9. Las operaciones anfibias.

4.10. Las operaciones ribereñas anfibias.

4.11. Las operaciones en grandes ríos.

4.12. Las operaciones especiales con fuerzas sutiles.

4.13. El transporte naval.

4.14. La exploración para las operaciones navales.

4.15. La inteligencia naval.

4.16. La guerra electrónica naval.

4.17. La defensa aérea de las fuerzas navales en operaciones.

4.18. El desarrollo y operación de puntos de apoyo e instalaciones necesarias para el ejercicio de sus competencias específicas.

4.19. La defensa de puntos de apoyo navales y puertos. de su zona de influencia

4.20. La vigilancia marítima y fluvial.

4.21. La búsqueda, asistencia y recuperación de personas, aeronaves y otras propiedades de la ARMADA en peligro o accidentadas en tierra.

4.22. La búsqueda, asistencia y recuperación de personas, naves, aeronaves y otras propiedades en peligro o accidentadas en

los espacios marítimos y fluviales.

4.23. El ejercicio de las funciones policiales y judiciales en jurisdicción marítima y fluvial de la Nación (en las aguas navegables, puertos nacionales, zonas de seguridad, de frontera marítima y en las márgenes de los ríos navegables).

4.24. Las tareas que hacen a la seguridad de la navegación marítima y fluvial.

4.25. La investigación y desarrollo de medios necesarios para el ejercicio de sus competencias específicas.

4.26. La investigación y el desarrollo en las ciencias del mar, incluyendo la meteorología relacionada.

4.27. El sostén logístico móvil para satisfacer las mecesidades de la conducción en los niveles estratégico operacional y táctico del resto de las operaciones que son de competencia específica de la ARMADA.

4.28. Las operaciones aéreas navales, integrantes de las anteriores, según el siguiente detalle:

4.28.1. Operaciones aéreas navales con objetivo ofensivo:

- Ataque aéreo antisubmarino, antisuperficie y antiterrestre.
- Combate aéreo.
- Minado aéreo.

4.28.2. Operaciones aéreas navales con objetivo defensivo:

- Antiminado.
- Cortinado antiaéreo, antisubmarino y antisuperficie.
- Escolta aérea.
- Patrullado antiaéreo, antisubmarino, antisuperficie y antiterrestre.

4.28.3. Operaciones aéreas navales con objetivo de información.

- Búsqueda antisubmarina, antisuperficie y antiterrestre.
- Exploración en contacto.
- Reconocimiento.

EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA Nº 43
JEF. OPERACIONES

4.28.4. Operaciones aéreas navales con objetivo auxiliar:

- Búsqueda y rescate.
- Sostén logístico móvil aéreo.
- Transporte de asalto.
- Fumigación y pulverización química aérea.
- Central de información de combate en vuelo.
- Iluminación aérea.
- Propaganda aérea.
- Reabastecimiento en vuelo.
- Retransmisión de comunicaciones en vuelo.
- Señalación aérea.
- Tendido aéreo de líneas alámbricas.
- Lanzamiento de paracaidistas de rescate, buzos tácticos y de reconocimiento anfibio.

5. Cada Fuerza Armada podrá tener participación colateral en el accionar Conjunto ó en el de otra Fuerza, en operaciones y tareas, en las condiciones definidas en el punto 1.3.-

6. A fin del cumplimiento de lo dispuesto en los puntos 2., 3., 4. y 5. precedentes, se adoptarán las definiciones y el alcance de las operaciones y tareas que se incluyen en el Anexo I a esta Resolución y que forma parte de la misma.

ANEXOS: I - Definiciones y alcances de las operaciones y tareas.

AUTENTICACION:

JORGE E.C. SAENZ
Capitán de Fragata de I.M.

ANEXO I

DEFINICIONES Y ALCANCES DE LAS OPERACIONES Y TAREAS DE COMPETENCIA ESPECIFICA DE LA ARMADA

ATAQUE AEREO

Operación naval que consiste en la proyección del poder ofensivo de aeronaves sobre objetivos materiales de superficie, submarinos o terrestres, con el propósito de destruír, desgastar, neutralizar, contener, rechazar u obligar a maniobrar al enemigo.

BOMBARDEO NAVAL

Son las operaciones navales dirigidas contra los objetivos estratégicos vitales enemigos, que por sus características, posición relativa e importancia puedan ser ejecutadas por la ARMADA con sus medios.

BUSQUEDA

Operación naval que consiste en la investigación sistemática de un área marítima y fluvial realizada con el propósito de localizar o confirmar la ausencia de un objetivo material del cual se sabe o se sospecha que se encuentra en esa área.

BUSQUEDA Y RESCATE

Operación naval que se efectúa con el propósito de localizar, asistir y recuperar personas y propiedades en peligro o accidentadas.

CENTRAL DE INFORMACION DE COMBATE EN VUELO

Operación Naval que consiste en prever los servicios de comando, control y comunicaciones de la Central de Informaciones en Combate desde aeronaves en vuelo,

COMBATE AEREO

Enfrentamiento entre aeronaves en el que la(s) propia(s) pueda(n) disparar con cañones o ametralladoras y/o lanzar misiles y/o cohetes, con el fin de destruir, neutralizar, contener, rechazar u obligar a maniobrar a la(s) del enemigo.

CONTROL Y PROTECCION DEL TRAFICO MARITIMO

Es el conjunto de las operaciones navales que se ejecutan

con el propósito de:

a. Obtener el más efectivo rendimiento de los buques mercantes propios, aliados y neutrales, afectados a nuestro comercio marítimo, y asegurar su arribo a destino en oportunidad.

b. Asegurar la actividad y tránsito de buques afectados a los intereses marítimos propios.

CORTINADO

Operación naval de protección de un buque, cuerpo principal de una fuerza naval, o convoy, mediante un dispositivo de unidades de superficie, submarinas y/o aéreas, contra la amenaza de aeronaves, misiles, unidades de superficie y/o submarinos.

DEFENSA DE PUNTOS DE APOYO NAVALES Y PUERTOS

Es el conjunto de acciones y medidas requeridas para anular o reducir la efectividad de la acción del enemigo, a fin de posibilitar que la máxima capacidad, de sus instalaciones pueda ser utilizada con la mínima interferencia. Comprende:

- La defensa aérea de los mismos acorde con la defensa aérea conjunta.
- La defensa terrestre.
- Los contraataques proyectados desde el mar.

DESARROLLO Y OPERACION DE PUNTOS DE APOYO E INSTALACIONES NECESARIAS PARA EL EJERCICIO DE SUS COMPETENCIAS ESPECIFICAS (ARMADA).

Es el establecimiento/acrecentamiento, organización y operación de un conjunto de medios humanos y materiales en un ámbito terrestre, insular o flotante, para dar apoyo operativo y/o sostén logístico y/o seguridad y/o defensa a las fuerzas navales, aeronavales y de Infantería de Marina con asiento permanente o eventual en ellos. Incluye la posibilidad de ser obtenidas por conquista de las del enemigo.

DESTRUCCION Y DESGASTE DE LAS FUERZAS NAVALES ENEMIGAS

Operación naval que se ejecuta contra Fuerzas de Superficie, Submarinas y/o Aeronavales con el propósito de des-

truirlas y/o disminuir su poder combativo a fin de negarle o dificultarle el uso de los espacios marítimos y fluviales a fin de asegurarlos para las fuerzas propias.

ESCOLTA AEREA

Protección de aeronave(s) en vuelo mediante otra(s) aeronave(s) con el propósito de neutralizar la defensa aérea del enemigo y contribuir al cumplimiento de la misión de la(s) aeronave(s) protegida(s)

EXPLORACION DE CONTACTO

Operación que consiste en la observación sistemática de un objetivo móvil o de un conjunto de ellos, realizada con el propósito de obtener información sobre su composición, situación, movimientos y toda otra característica operativa o logística que contribuya al mejor conocimiento del objeto o conjunto de ellos, a fin de ser evaluada y diseminada.

EXPLORACION PARA LAS OPERACIONES NAVALES

Conjunto de operaciones navales que se realizan para obtener información vital u oportuna para las fuerzas propias.
Abarca las misiones de búsqueda, patrullado, reconocimiento y exploración en contacto.

GUERRA AL TRAFICO MARITIMO Y FLUVIAL ENEMIGO

Es el conjunto de operaciones navales de ataque, tendientes al logro de la destrucción, neutralización o perturbación del tráfico comercial enemigo.

GUERRA ANTISUBMARINA

Es la constituída por las operaciones navales que tienen como finalidad la de privar al enemigo del uso efectivo de sus submarinos.
Por su naturaleza pueden ser ofensivas o de protección y comprenden básicamente las siguientes:

- Destrucción de los astilleros, bases y facilidades de reparaciones de submarinos.

- Obtención de información de la entrada y salida de los submarinos de sus bases.

EST. MAY. GRAL. ARMADA
FOJA
Nº 47
JEF. OPERACIONES

- Hostigamiento y destrucción de los submarinos en el mar, tanto en sus áreas de patrulla como en su tránsito hacia ellas.

- Destrucción de los buques de apoyo de submarinos en el mar.

- Establecimiento de un sistema adecuado de control y ruteo de las Fuerzas Navales y tráfico marítimo, para su seguridad.

GUERRA SUBMARINA

Es la constituída por las operaciones navales ofensivas de submarinos efectuadas normalmente en aguas controladas por el enemigo o en disputa, con la finalidad de destruír o desgastar sus Fuerzas Navales y su tráfico marítimo.

GUERRA DE MINAS

Es la constituida por las operaciones navales que mediante la utilización de minas, tiene como finalidad destruir y/o desgastar las Fuerzas Navales y tráfico marítimo enemigo e impedir u obstaculizar su operación. Pueden ser de carácter ofensivas u defensivas.

GUERRA ELECTRONICA NAVAL

Es el conjunto de actividades realizadas por las Fuerzas Navales, Aeronavales y de Infantería de Marina, en el campo del espectro electromagnético que tiene por objetivo:

a. Utilizar en provecho propio la energía electromagnética presente en el medio ambiente.

b. Neutralizar o reducir el empleo efectivo de la energía electromagnética irradiada por los medios del enemigo.

c. Asegurar el empleo efectivo de la energía electromagnética irradiada por medios propios.

ILUMINACION AEREA

Operación que consiste en lanzar munición iluminante (bengalas luminosas y/o bombas iluminantes) desde aeronaves sobre un objetivo material para permitir su observación nocturna.

INTELIGENCIA NAVAL

Es la que proporciona conocimiento sobre el Poder Marítimo de los países que se determinen y las situaciones que amenacen la Seguridad Nacional, a fin de contribuir al Planeamiento Naval; de apoyo a la Política Nacional, estratégico, estratégico operacional, y operativo de las fuerzas navales (cubre los aspectos propios de Inteligencia, Contrainteligencia, Acción Psicológica y Acciones Secretas Ofensivas).

INVESTIGACION Y DESARROLLO EN LAS CIENCIAS DEL MAR

Comprende el conocimiento de las características físicas, químicas y biológicas del mar y ríos, su fondo, la atmósfera que lo rodea y la topografía de sus costas e islas.

MINADO AEREO

Operación naval que, dentro de la guerra de minas consiste en el sembrado de éstas mediante aeronaves en áreas marítimas y fluviales de interés.

MODO DE TRANSPORTE

Elemento natural o vía por la que se desplaza el medio de transporte. Puede ser: terrestre, marítimo o fluvial y aéreo.

OBJETIVO MATERIAL

Cosa real, que ocupa un determinado lugar en el espacio y contra la que se dirige y ejerce el efecto de un esfuerzo. En función de su posición podrá ser:

- Terrestre: objetivo material ubicado sobre tierra firme o masa de hielo.
- De superficie: objetivo material ubicado en la superficie del agua.
- Submarino: objetivo material ubicado bajo la superficie del agua.
- Aéreo: objetivo material en el espacio aéreo, sin contacto con la superficie de la tierra firme, masa de hielo o agua.

OPERACIONES AEREAS NAVALES

Son aquellas que se ejecutan con las aeronaves embarcadas y con base en tierra que constituyen el componente aéreo del Poder Naval.

OPERACIONES ANFIBIAS

Una operación anfibia es una operación naval que culmina con la proyección del poder naval lanzado desde el mar, es un esfuerzo coordinado de sus medios navales, aeronavales y de infantería de marina, sobre una costa hostil, para el logro de determinados objetivos. Comprende como operación principal el Asalto Anfibio y como operaciones secundarias: la Incursión Anfibia, la Retirada Anfibia y la Demostración Anfibia.

También se denominará "operación anfibia" a las Operaciones Costa a Costa cuando el esfuerzo naval que deba ser empeñado sea superior respecto del terrestre; cuando el apoyo a la fuerza de desembarco deba ser brindado substancialmente por medios navales o cuando ésta deba ser embarcada en buques.

OPERACIONES ANFIBIAS - ASALTO ANFIBIO

Un asalto anfibio, es la proyección ofensiva del poder naval lanzado desde el mar, en un esfuerzo coordinado de sus medios navales, aeronavales y de infantería de marina, sobre objetivos terrestres en una costa hostil.

OPERACIONES ANFIBIAS - RETIRADA ANFIBIA

Retirada de fuerzas desde una costa hostil por mar, mediante medios de superficie y/o aéreos navales.

OPERACIONES ANFIBIAS - DEMOSTRACION ANFIBIA

Es la operación naval cuyo propósito es engañar al enemigo sobre el momento y lugar del ataque principal, mediante una demostración de una fuerza, con intención de inducirlo a adoptar un modo de acción que le sea desfavorable.

OPERACIONES ANFIBIAS - INCURSION ANFIBIA

Operación naval que consiste en el desembarco desde el mar sobre una costa enemiga a fin de realizar ataques con obje

EST. MAY. GRAL. ARMADA - JEF. OPERAC. FOJA Nº 107

tivos limitados o de ocuparlos transitoriamente, seguido por una retirada planeada.

OPERACIONES ANFIBIAS - OPERACIONES COSTA A COSTA

Comprende el desembarco y establecimiento de una fuerza de desembarco en una costa hostil, partiendo desde una costa propia.
La magnitud y características del espejo de agua entre ambas orillas y en particular el ancho del mismo, permitirán definirla como una operación anfibia o bien como una operación terrestre de franqueo. Cuando el esfuerzo naval que deba ser empeñado en una operación costa a costa sea superior con respecto al terrestre; cuando el apoyo a la fuerza de desembarco deba ser brindado sustancialmente por medios navales, por la limitación que el espejo de agua introduce al apoyo terrestre y/o cuando la fuerza de desembarco está embarcada en buques, la operación será considerada como una operación anfibia.

OPERACIONES DE ANTIMIÑADO

Son las operaciones navales que tienen como finalidad contrarrestar el uso y/o efecto de las minas del enemigo.

OPERACIONES EN GRANDES RIOS

Son las operaciones navales que se realizan en los ríos interiores, mediante el empleo de medios de superficie y/o aeronavales.

OPERACIONES ESPECIALES CON FUERZAS SUTILES

Son operaciones encubiertas, normalmente ofensivas y que explotan el factor sorpresa, que se realizan en áreas que no están bajo control propio mediante la utilización de efectivos navales reducidos (comandos anfibios, buzos tácticos, paracaidistas, minisubmarinos, lanchas rápidas, helicópteros, etc.), con gran movilidad y alta especialización, con fines de destrucción o neutralización de una posición vital del enemigo, obtención de información y otros no convencionales que hacen a la guerra naval.

OPERACIONES RIBEREÑAS ANFIBIAS

Son las operaciones navales que proyectan el poder sobre las costas de los grandes ríos, aguas restringuidas y sus islas, mediante el empleo de elementos anfibios embarcados en unidades de superficie.

PATRULLADO

Operación naval que consiste en la investigación sistemática a lo largo de una línea de barrera fijada geográficamente con el objeto de poder detectar cualquier objeto que intente cruzarla.

PODER NAVAL

Conjunto de fuerzas navales, aeronavales, de infantería de marina y puntos de apoyo unido a la capacidad de la Nación para satisfacer sus requerimientos logísticos. Constituye el componente naval del Poder Militar de la Nación.

RECONOCIMIENTO

Operación naval que tiene por objeto la obtención de información de las actividades, recursos y emplazamientos de un enemigo o enemigo potencial, de la geografía de un área determinada, de los efectos que pueden haber producido o estén produciendo las acciones propias y de información meteorológica en áreas que no estén bajo control propio.

SEÑALACION AEREA

Operación naval que consiste en indicar a otras unidades aéreas, de superficie, submarinas y/o terrestres, la ubicación de un objetivo material, normalmente para permitir su localización y ataque, mediante maniobras de aeronaves y/o el lanzamiento de munición pirotécnica de señalación (señales humosas/luminosas flotantes, manchas de superficies flotantes, cohetes fumígenos, etc.) banderolas y guías lastradas y otros artefactos similares.

SOSTEN LOGISTICO MOVIL

Operación naval que consiste en la acción de proveer los medios (humanos y materiales) a los componentes del poder naval, en el lugar de desarrollo de las operaciones, por medio de un conjunto organizado de elementos móviles, a efectos de hacer a las fuerzas tan independientes de sus bases como sea posible, manteniendo sus capacidades operativas.

SOSTEN LOGISTICO MOVIL AEREO

Operación naval de sostén logístico móvil efectuada median

te aeronaves. Comprende el sostén logístico móvil ordinario y el operativo.

SOSTEN LOGISTICO MOVIL AEREO ORDINARIO

Operación naval de sostén logístico móvil aéreo que se efectúa para el sostén permanente de las fuerzas y comprende tanto los vuelos regulares o de línea como los vuelos fuera de línea.

SOSTEN LOGISTICO MOVIL AEREO OPERATIVO

Operación naval de sostén logístico móvil aéreo que se realiza para el sostén de las fuerzas en función de las operaciones que estén efectuando. Comprende los vuelos entre terminales, la evacuación sanitaria y el aeroabastecimiento.

TAREAS QUE HACEN A LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION MARITIMA Y FLUVIAL

Establecimiento y mantenimiento de medidas que permitan un seguro tránsito y permanencia en el mar, en ríos y lagos navegables.

TRANSPORTE DE ASALTO

Operación naval consistente en el traslado mediante aeronaves y lanzamiento o desembarco en la zona del objetivo de unidades de combate o pertenecientes a la Fuerza de Desembarco.

TRANSPORTE NAVAL

Es el que responde a requerimientos de cualquiera de las FF.AA. y que deben ser satisfechos por modo marítimo o fluvial por unidades de la ARMADA, sean estas permanentes, asignadas o movilizadas.

VIGILANCIA MARITIMA Y FLUVIAL

Es el conjunto de operaciones navales efectuadas con la finalidad de ejercer el control y poder de policía sobre el cumplimiento de los convenios internacionales y legislación nacional en las áreas marítimas y fluviales jurisdicionales referidos a:

a) Pesca y caza marítima

b) Establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.

c) Investigación científica marina.

d) Protección y preservación del medio marino.

e) Exploración y explotación de los recursos naturales de plataforma continental.

DISTRIBUCION: La del Cuerpo del E.E.M.

AUTENTICACION:

JORGE E. C. SAENZ
Capitán de Fragata de I.M.

C

FOJA N° 54

COPIA N° 04
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE
LA ARMADA.
JEFE DE OPERACIONES DEL ESTADO
MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
BUENOS AIRES, 29 de junio de 1981

ESTUDIO: Subcomisión N° 2 Disposición
JEMGA N° 4/80"S"

ANEXO "C"

PUBLICACIONES A SER ACTUALIZADAS

1. R.O-1-101	"DOCFUARA"	1982
2. R.O-1-004	"Doctrina de la Armada para su intervención en la Acción Conjunta".	1983
3. R.O-2-027	"PROFUARA 2"	1984
4. R.O-2-009	"PROFUARA 4"	1984
5. R.G-1-204	"Diccionario de Terminología Militar para la Armada".	1984

NOTA: A medida que se vayan actualizando las publicaciones citadas en los puntos 1., 2., 3. y 4., se deben ir promulgando Volantes Rectificativos parciales al Diccionario, para, finalmente, efectuar su compatibilización y revisión total.

DISTRIBUCION: La del Cuerpo del E.E.M.

AUTENTICACION:

JORGE E.C.SAENZ
Capitán de Fragata de I.M.